Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 66 de 2015

FEDERACIÓN DE TRANSPORTE DE BEBIDAS (FETRABE)
ver exposición

INTERGREMIAL DE TRANSPORTE PROFESIONAL DE CARGA TERRESTRE
ver exposición

TRABAJADORES DE DRAGADO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO
ver exposición

**Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 27 de mayo de 2015**

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Felipe Carballo

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Jorge Pozzi y Eduardo José Rubio.

INVITADOS: Por FETRABE, señores Fernando Repetto (Presidente); Gustavo Inmediato (Prosecretario); doctor Gonzalo Ramírez (Asesor); Walter Rodríguez, Gabriel Vicente (Secretario); doctor Robert Batista y Humberto Perrone.

Trabajadores de Dragado, señores José Martínez, Marcos Acosta y Carlos Camacho.

SECRETARIA: Señora Myriam Lima.

PROSECRETARIA: Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la Federación del Transporte de Bebidas, Fetrabe, y de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay, ITPC, integrada por los señores Gustavo Inmediato, Prosecretario; Fernando Repetto, Presidente; Gonzalo Ramírez, asesor; Walter Rodríguez, Gabriel Vicente, Secretario; Robert Batista, abogado, y Humberto Perrone, de la Intergremial.

Nos enviaron una solicitud de ser recibidos por la Comisión con el fin de exponer acerca de la situación en la que se encuentran y del monopolio, la comercialización y la distribución de cerveza en nuestro país, así que les damos la bienvenida y los escuchamos.

SEÑOR RAMÍREZ (Gonzalo).- Soy asesor de la Federación del Transporte de Bebidas desde hace quince años. Les explicaré cómo llegamos a esta situación, que tiene sus particularidades. La historia hace a la explicación de por qué venimos al Parlamento a ser escuchados y a que nos den una mano en la solución de este tema.

En el Uruguay históricamente existían tres fábricas de cerveza: la de Patricia, propiedad de la empresa Salus; la de Norteña, en Paysandú, y la compañía cervecera Fábricas Nacionales de Cerveza, en Montevideo, que tenía la marca Pilsen y que desde 1940 era de un grupo alemán.

En el año 2001 se empieza a dar un proceso de concentración de empresas cerveceras en el mundo, y Uruguay no es ajeno a ello. Este proceso, que en Uruguay empieza en 2001 y termina en 2003, concluye con la concentración en el grupo Ambev de la fábrica de Patricia, en Minas; de la fábrica de Norteña, de la fábrica de Pepsi y de la fábrica de Pilsen, estas últimas en Montevideo. El grupo Ambev, originalmente era brasileño: provenía de la fusión de Brahma y Antártica. Ahora se llama Abinbev, porque el grupo se fusionó con una compañía cervecera belga. Es la empresa de alimentos más grande del mundo. Hoy, con la caída de Petrobras, es la empresa más valiosa de América y la más valiosa de Brasil. En el ejercicio anterior esta empresa tuvo utilidades por US$ 16.170:000.000.

En el año 1987 la fábrica de Pilsen, que tenía la distribución en Montevideo, con empleados propios, con choferes y ayudantes en su propia planilla, decide tercerizarlos. Los despide y da la posibilidad a los choferes de reconvertirse en empresas tercerizadas, vendiéndoles los camiones en cuotas; les vende los camiones en muchos años, pagando en cuotas, con una retención de la facturación semanal o diaria. Esos ex empleados de cervecería, muchos de los cuales hoy tienen cuarenta años trabajando para esta empresa, fundaron la Federación del Transporte de Bebidas porque no podían seguir afiliados a su sindicato de origen: la Federación de Obreros y Empleados de la Bebida; como habían pasado a ser patrones con herramienta, los estatutos no lo permitían.

Durante esos años fueron distribuidores, fleteros, volvieron a ser distribuidores y luego fleteros; hoy son 32 familias, que tienen 14 empresas. Algunos son hijos, como Gabriel Vicente, de ex fleteros; Walter Rodríguez, entró a la compañía en el año 1964, y fue empleado, chofer, ayudante, zafral, otra vez chofer y hoy es fletero.

Ellos manejan una flota de 50 camiones de base y 62 camiones en alta temporada para distribuir los productos con marca Pilsen, Pepsi, Stella Artois, Corona, Zillertal, Norteña, y quizás me olvide de alguna.

El 23 de abril mantuvimos una reunión con representantes de la fábrica, en la cual se comunicó a la Federación de Transporte de Bebidas que iba a dejar de renovar automáticamente todos los contratos de los distribuidores del interior y de Montevideo, que son los empresarios más grandes: tienen un territorio, compran la cerveza y la bebida, y después la revenden en el mercado. Lo que hacen es una intermediación entre la compra y la venta de la bebida.

Cuando pedimos explicaciones, se nos dijo que era una cuestión de flexibilidad y de costos. Insistimos en cuáles eran las razones de flexibilidad y de costos para poder adaptar una propuesta válida para la fábrica. Estas multinacionales viven de reestructura en reestructura, y las empresas de Fetrabe están acostumbradas a ir reculando para mantener la fuente de trabajo, adaptándose a los requerimientos de estas compañías. Nos contestaron que no estaba en el plan del grupo Ambev continuar con estas empresas.

Quiero informar que en los cincuenta camiones trabajan ciento cincuenta empleados; en cada camión trabaja un chofer y dos ayudantes, que salen diariamente a recorrer una ruta para entregar los productos. Es personal

capacitado: los choferes saben dónde estacionar, conocen los clientes, manejan entre $ 300.000 y $ 500.000 por día, haciendo un promedio entre siete y diez clientes por hora. Asimismo, es gente muy ávida en el recorrido de las rutas.

A los dos o tres días de esta reunión, la fábrica comunicó al personal que estas empresas fleteras iban a ser sustituidas por la empresa Mirtrans S.A. Es una empresa de origen argentino, que nace en Balcarce, que abre una sucursal en Uruguay en el año 2007, tal cual surge de la página web de esta empresa. Los representantes de la fábrica dijeron a los empleados que esta empresa iba a contratar al 100% del personal.

Fetrabe analizó la situación y se dio cuenta que la jugada era mucho más complicada de lo que parecía: no sólo había una decisión de no renovar el contrato, sino que se habían puesto de acuerdo con un operador logístico, con una empresa de transporte internacional de cargas que le trae a ellos las bebidas Stella Artois de Argentina. Se habían puesto de acuerdo para apoderarse de lo que se llama "la organización empresarial". Esto en derecho se llama competencia desleal por desmantelamiento de la empresa ajena. Hay casos de jurisprudencia, pero no como este. Por ejemplo, a veces los laboratorios se roban un químico o dos, o las empresas se roban cinco vendedores. Hay casos mundiales en los cuales se han robado un Gerente o un equipo de ventas. Pero no existe ejemplo en la jurisprudencia internacional de que una empresa utilice la información que le da su proveedor, que es un colaborador, que le da la planilla de trabajo en buena fe y le dice quiénes son sus trabajadores, que están capacitados, y le hace todo el control, para sentarse en la mesa con un tercero -sin perjuicio del derecho de los trabajadores que pueden trabajar donde quieran-, con una empresa de transporte internacional, y le digan que a partir del 1º de julio va a poder empezar a prestar el servicio con todo este personal que trabajó y que integra estas empresas que se están desmantelando. Hace muchos años sucedió algo muy parecido en Venezuela con el grupo Cisneros, que hizo un acuerdo con la cadena de distribución de Coca- Cola, y los camiones que estaban pintados de un color aparecieron trabajando al otro día para Pepsi. Le desmanteló la distribución. No hay otro ejemplo; este es el ejemplo máximo de la competencia desleal; el ejemplo máximo del abuso.

¿Y por qué decimos el abuso? En el Uruguay, el grupo cervecero Ambev tiene el 97,5% del mercado de la cerveza por dos razones, y no precisamente por la mayor eficiencia. Este monopolio de la cerveza lo adquirió comprando a las empresas competidoras. En el año 2003, Fetrabe -también se sumó Cambadu- denunció ante la Dirección General de Comercio la adquisición de los competidores para generar un monopolio de distribución de cerveza, que priva de libertad a todos los competidores y consumidores, además de perjudicar a proveedores y comerciantes. En aquel momento no estaba vigente la Ley de Promoción y Defensa de la Competencia, que controla las concentraciones. Pero además de no haber logrado el control del cien por cien del mercado como producto de la mayor eficiencia, este grupo cuenta con un subsidio respecto al cual la Federación de Transporte de Bebidas siempre ha estado en contra. Es un subsidio que se justificaba en la época en que había competencia en el mercado nacional, cuando había una razón para incentivar a las empresas, extranjeras o nacionales, a producir cerveza en el Uruguay. Antiguamente, a la cerveza importada se le cobraba el doble Imesi: lisa y llanamente, era una barrera arancelaria; pero como esa barrera iba contra todas las normas del comercio internacional -especialmente en el marco del Mercosur-, a raíz de una denuncia en la Organización Mundial del Comercio, se hizo una modificación. Es así que en la Rendición de Cuentas de 2008 se subió el impuesto para todos y se aprobó un subsidio que consistía en la devolución del 40% del Imesi pagado a las empresas que envasaran cerveza en el Uruguay utilizando envases retornables. Asimismo, en el año 2009, se volvió a modificar, porque se advirtió que la protección y el subsidio no eran suficientes y al requisito de que se usaran envases retornables, se agrega el de que fuera cerveza de origen nacional.

Sin embargo, esa norma, que tiene por finalidad subsidiar y, por lo tanto, promover la actividad de las empresas nacionales, la producción nacional, no ha tenido ninguna consecuencia. Este grupo cerró la fábrica de Pepsi en Montevideo y echó a más de trescientos empleados; cerró la planta de Norteña. Fetrabe tenía en cada departamento cuatro distribuidores: uno de Pepsi, uno de Norteña, uno de Pilsen y otro de Patricia. La empresa echó a tres y se quedó con uno por departamento. En Montevideo teníamos más de cuarenta distribuidores; sin embargo, hoy hay dos distribuidores de Patricia. Lo que han hecho es utilizar este subsidio para apalancar el monopolio y con eso bloquean a las empresas extranjeras que puedan venir a importar bebidas. Además, este grupo compra el 100% de la cebada que se produce en el Uruguay. Hay apenas una cervecería artesanal que compra cebada malteada en el país. El resto de la producción nacional, el 80% de la producción de cebada malteada, se exporta al grupo Abinbev. Esto, que lo denunciamos en 2003 y que además fue constatado por la Dirección General de Comercio, se llama monopsonio, que es cuando alguien

compra todos los insumos y bloquea a los eventuales competidores. Nadie tiene interés en venir a vender cerveza acá, a pesar del beneficio del subsidio. Existiendo un subsidio por la producción nacional, podría haber interesados en instalarse en Uruguay y poner una fábrica. Nadie lo va a hacer porque nadie quiere competir con el que le va a vender el insumo, que es Ambev, que tiene bajo control la compra del insumo principal, que es la cebada malteada, además de poseer las dos principales malterías del Uruguay.

Esa es la situación que estamos denunciando. Lo que decimos al Parlamento es que Fetrabe acepta que una empresa pueda decir que quiere cambiar de proveedor; nos ha pasado a lo largo de los últimos veinte años. Fetrabe acepta que establezca condiciones, que se deban bajar los costos o aumentar la eficiencia; es la realidad de todas las empresas chicas que prestan servicios en los últimos años. Lo que es inaceptable es que en una jugada nos dejan con el camión pelado, sin la organización, es decir, sin los trabajadores; se apropian de la organización, de los recursos humanos, que es lo que les permite salir rápidamente a prestar el servicio, y al mismo tiempo, nos mandan a competir a un mercado en el cual hay solamente un 2,5% que no pertenece a Ambev. Para insertarse en el mercado ellos tienen que salir a pelear con este monstruo, con esta multinacional, sin empleados, con un camión pelado, contratando gente para ser capacitada. Porque además, los choferes son los que conocen a los aproximadamente diez mil clientes que se visitan semanalmente en Montevideo: son los que conocen sus horarios; ellos los dejan entrar a los depósitos; saben cómo estibar; son de confianza, manejan sumas muy importantes de dinero, y de ahí se dan los robos; lo hemos dicho irónicamente en alguna reunión. El resultado de este acto abusivo es que estas empresas no puedan competir con Ambev. Es una jugada a dos bandas. Lo único que podrían hacer es transformar su camión para prestar otro tipo de servicios que no sea de distribución de bebidas, que es lo que hacen hace cuarenta años.

Hemos intimado notarialmente a Ambev y a Mirtrans, y no nos han contestado. Insistimos en la prensa con remitidos correctos, a los efectos de que salieran a decir públicamente si era falso que se habían sentado en una mesa con Mirtrans y que se habían puesto de acuerdo para ofrecerle lo que se llama la captación ilícita del personal de una empresa ajena: no lo han negado; tampoco lo han confirmado. En esta instancia vinimos al Parlamento a decir que si no tenemos más remedio saldremos a competir con esta empresa que no se merece tener un subsidio de más de US$ 10:000.000 al año, porque el objetivo de ese subsidio es el fomento de la industria y la producción nacional, y lo único que ha hecho fue acrecentar sus ganancias.

En el día de ayer fui a la Auditoría Interna de la Nación a buscar los balances, ya que las sociedades anónimas están obligadas a presentar los balances en dicha oficina, y cualquier ciudadano puede ir, pagar $ 60 y llevarse todos los balances auditados. Casualmente, Ambev presentó su último balance en el año 2012. Sería importante que este grupo presentara sus balances para que se pudiera evaluar el resultado de este subsidio. Para nosotros este subsidio lo único que hace es apalancar el monopolio y, además, va directamente al estado de resultados de esta compañía, a sus ganancias, y no parece justo que estos pequeños empresarios no puedan competir con ellos porque, además del monopolio y de todas las acciones de bloqueo que hacen, tienen una protección arancelaria y una devolución de impuestos que es enormemente excluyente para que estas empresas puedan volver al mercado de distribución.

SEÑOR BATISTA (Robert).- Hace veintiséis años que soy abogado de Fetrabe. Básicamente, está todo dicho, pero quiero hacer hincapié en un par de aspectos.

Según lo que plantea el grupo Abinbev -o sea, FNC-, con los camiones de los transportistas de Montevideo hay treinta y dos familias que quedan en la calle, que son las familias de los fleteros; hay hijos y hermanos que están a cargo de estos cincuenta camiones. Esas treinta y dos familias son de microempresarios que desde hace treinta años han venido prestando el servicio según ha querido Pilsen, incorporando todas las exigencias que ha ido poniendo, ya que ha querido adaptar el servicio y ha ido haciendo modificaciones que se han ido aceptando en su totalidad hasta ahora en que llegó este momento en que se las pretende sustituir por esta empresa de origen argentino, Mirtrans.

Vemos que no está habiendo una sensibilidad de esta empresa con el tratamiento que le ha dado el Estado, porque el Gobierno uruguayo le otorga un subsidio enorme que, claramente, tiene como contrapartida la cantidad de gente que trabaja en la industria y la cantidad de proveedores nacionales a los cuales FNC les da trabajo. Por lo tanto, sustituir todas estas pequeñas empresas por una gran empresa de origen argentino no va en línea con esa reciprocidad que debería tener la empresa, manteniendo un trabajo para estas pequeñas empresas transportistas. Si el problema de FNC fuera que, en vez de tener treinta y dos familias, quiere una sola empresa -lo que nunca planteó-, en ese caso, se conversaría al respecto y se vería. De alguna manera,

para nosotros las formas jurídicas que adoptan los pequeños transportistas -como las S.R.L o las S.A.- son un envoltorio jurídico para conservar el ingreso y la fuente de trabajo.

Estuvimos dudando si pedíamos la entrevista en esta Comisión o en la de Legislación del Trabajo y nos decidimos por esta porque los trabajadores de las empresas en cuestión no son empleados de FNC. No obstante, no tenemos duda de que son dependientes, no desde el punto de vista laboral, pero sí dependen porque esas treinta y dos familias tienen exclusividad en el contrato de los servicios que prestan para Pilsen. Es para la única empresa que han trabajado y tienen un camión que solo sirve para eso. Además, tienen personal que ha sido entrenado y seleccionado en estos años.

Realmente, nos sorprendió que la empresa tuviera una actitud tan cerrada en cuanto a decir que no van más estos treinta y dos transportistas y que pretenda hacer con una empresa grande exactamente el mismo servicio que damos nosotros con ciento cincuenta empleados. Esto nos confirma que el servicio era satisfactorio, porque si hubiera habido problemas con la calidad del servicio, no se hubieran pretendido quedar con todos nuestros empleados. A la vez, si fuera un tema de costo, lo bueno hubiera sido que la empresa nos lo hubiera planteado y nosotros lo hubiéramos evaluado, sacando nuestros números. Sin embargo, de buenas a primeras llegaron los telegramas a cada una de las treinta y dos familias y se generó esta situación que nos parece que es notoriamente injusta.

SEÑOR RAMÍREZ (Gonzalo).- Esta semana o el lunes próximo vamos a enviar a la Comisión la consulta que hizo Fetrabe a dos catedráticos de derecho acerca de los contratos y de esta situación, porque no alcanza lo que dicen los abogados de la gremial.

Las autoridades de la empresa saben cuál es la situación, pero es imposible conmoverlas. Hace un año, el Ministerio de Economía y Finanzas, a instancias de una denuncia de Heineken, le aplicó a FNC una multa de US$ 1:300.000 por conductas anticompetitivas, pero no les mosquea; están pleiteando en el TCA y seguramente pierdan. Además, hace tres años los multaron por una denuncia de Multiahorro por conductas anticompetitivas y pagaron la multa. Fetrabe no pidió la consulta para ir a un juicio y buscar una indemnización -cuando esta gente trabaja en el camión cobra el sueldo de chofer-, sino para poder dar a la sociedad una opinión imparcial de un catedrático de la Universidad de la República y de otro de la Universidad Católica, que analizaron la dimensión de la ilicitud de la conducta de este grupo y del daño reparable que provocó. Digo esto porque el 1º de julio, después de que el personal se vaya, será imposible volver a armar una empresa de distribución aunque se la haya tenido durante cuarenta años, ya que en pocos meses ellos van a tener todos los clientes copados.

SEÑOR REPETTO (Fernando).- Fetrabe es una de las veintidós gremiales socias de la intergremial, que no tiene por costumbre intervenir cuando se trata de temas comerciales. No obstante, estamos apoyando a Fetrabe porque el asunto trasciende los temas comerciales y tiene que ver con lo que está pasando en todas las áreas del transporte.

En Uruguay, el 80% de las empresas de transporte siguen siendo unipersonales, porque empezaron con un trabajador manejando un camión y se fue armando una empresa; algunas siguen con un camión, otras tienen veinte, pero siguen siendo unipersonales. Lo que estamos viendo en todo el sector y es un detonante es que las multinacionales están prescindiendo de las empresas uruguayas pequeñas y contratando empresas grandes. Es decir que están cambiando la forma de distribución. Se habla mucho de la distribución de la riqueza, y en el caso del transporte se están imponiendo las empresas gestionadas con contratos de multinacionales. Se trata de otro tipo de transporte, con otro nivel social y otras amistades. Son empresas gerenciadas y están afectando nuestra hegemonía.

Por otra parte, aprovecho para informar que nosotros tenemos pensado pedir una entrevista a la Comisión, no para tratar un tema urgente como este, sino para trabajar durante los próximos cinco años a fin de ver cómo se puede regular el mapa del transporte.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quisiera saber quiénes son los dueños de Mirtrans, ya que no es una colateral de Abinbev. Pregunto esto porque muchísimas empresas industriales han seguido el camino de tener empresas colaterales que atienden las diferentes partes de la cadena de producción.

Por ejemplo, en UPM hay grandes empresas muy cercanas y, cuando hay un paro por un reclamo de los transportistas, esas siguen trabajando.

Además, agradezco la aclaración del asunto del subsidio porque es muy difícil de entender. Ahora me quedó claro cómo es y que no tiene sentido que esté vigente.

Por otra parte, quiero agregar algo sobre la comercialización de la cebada que se produce en el país, porque trabajé veinte años en las cooperativas agropecuarias que son productoras de cebada para Abinbev. Esta empresa no solo compra la cebada, sino que financia el cultivo. Por lo tanto, la empresa tiene ganancia en todas las etapas. Además, el productor no puede producir semilla para plantar cebada para forraje porque la tiene que entregar, devolver y producir toda. También tiene que pagarla al precio que define Abinbev y estar en las condiciones que precisan para su maltería, porque si no se rechaza y va como alimento de ganado, que no vale nada. Digo esto para entender la dimensión de este problema, que es gravísimo en muchos aspectos.

En definitiva, el planteo general que se hizo me quedó más que claro y haré otras consideraciones cuando hagamos la puesta a punto entre los miembros de la Comisión para ver qué pasos se siguen.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- En primer lugar, más allá del momento que está atravesando la delegación presente, le doy la bienvenida a esta Comisión, ya que siempre es oportuno e importante que puedan expresar lo que deseen.

Creo que se han planteado dos niveles de problemas. Uno es coyuntural y hace a la problemática laboral de las personas que están trabajando en las empresas; ese problema es muy importante y debe ser un llamado de atención para los integrantes de la Comisión, a fin de pensar cómo abordar la situación. Digo esto porque, si bien estamos hablando de una pequeña porción de las personas que se desempeñaban en el sector empresarial, se trata de empleados que trabajan en los camiones, y como Comisión creo que deberíamos abordar su situación.

El otro nivel de problemas es más estructural, ya que tiene que ver con cómo se van encadenando las empresas y los sistemas productivos. En realidad, lo que ustedes están planteando es que existen grupos económicos que fueron ganando porciones del mercado y, a la vez, están llevando a cabo distintas partes de la cadena de distribución para ahorrar costos, cosa que también está sucediendo en otras partes del sector productivo de Uruguay, como es el caso de la soja. Por lo tanto, si bien este tema es algo que excede a esta Comisión, creo que deberíamos ponerle un poco de luz.

En ese sentido, quisiera consultar -teniendo en cuenta el planteo realizado por el señor Diputado Lafluf Hebeich- si la empresa mencionada es parte del grupo económico; hago esta pregunta teniendo en cuenta que se está afectando el trabajo nacional. En realidad, creo que todos estamos de acuerdo en que debe haber una defensa del trabajo nacional.

Por otro lado, quisiera saber cuáles son los pasos que seguirán desde el punto de vista legal si esta situación continúa, más allá de lo que nosotros podamos hacer desde el Parlamento.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- La situación de Fetrabe ya era conocida por nosotros, ya que la Federación se estuvo moviendo desde que fue afectada, el 23 de abril, fecha en que los integrantes de la delegación recibieron la primera notificación, aunque después también fueron notificados por las vías tradicionales, a través de un telegrama. Como dije, ellos se han estado moviendo y visitaron las distintas bancadas; en lo personal, tuve el gusto de recibirlos y de que me explicaran pormenorizadamente la situación.

Creo que hay dos facetas que se deben tener en cuenta. Una de ellas es que la empresa, el grupo multinacional, hizo uso de las características contractuales que regían su relación con las pequeñas empresas familiares y, como en el contrato estaba previsto el cese, se acogió a esa previsión. De todos modos, creo que nosotros, como Comisión y como país, no podemos ser insensibles a este tipo de situaciones porque, como dijo el señor Diputado Caggiani, está en juego el trabajo nacional. Además, debemos considerar que no estamos hablando de grandes empresas, sino de empresas familiares que están compuestas, básicamente, por

ex trabajadores de esas otras empresas, y tienen una trayectoria que las avalan. Además, este cese contractual está dejando a familias enteras sin trabajo.

Por lo tanto, considerando que Uruguay forma parte de un bloque regional, quisiera saber si es tan fácil que este tipo de situaciones se dé en Argentina o Brasil; me gustaría saber si sería fácil, por ejemplo, que una empresa de Uruguay se instalara en esos países y tomara una posición dominante para sacar a los camioneros de esos países. ¿El sindicato de camioneros no diría nada? ¿El gobierno no diría nada? Yo creo que no sería así y que nosotros, como país, debemos tomar una posición en ese sentido, máxime teniendo en cuenta que a este poderoso grupo empresarial se le ayuda con un subsidio anual que está más cerca de los US$ 15:000.000 que de los US$ 10:000.000 que, en definitiva, es para subsidiar un producto alcohólico. Todos sabemos el tratamiento que se está dando al tema del alcohol y la importancia que el propio Gobierno le ha asignado, pero la realidad es que, por un lado, un grupo de empresas familiares quedó sin trabajo y, por otro, se destinan cerca de US$ 15:000.000 para subsidiar un producto alcohólico.

Por lo tanto, creo que Uruguay debe tomar una posición y asumir una política nacional con respecto a este tema. En realidad, creo que debe decidir si acota el tema del alcohol y toma medidas al respecto o si mira para el costado, deja que empresas familiares queden sin trabajo y sigue financiando grupos multinacionales. En realidad, para mí es un error, y creo que cuando analicemos el tema en el seno de la Comisión deberemos tomar alguna medida al respecto, ya que me parece que la situación es muy grave y que los actores, tanto públicos como privados, no han tenido la sensibilidad necesaria para abordarla.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- En primer lugar, quisiera saber si Fetrabe solo representa a los distribuidores de Montevideo. Hago esta pregunta para tener una idea de cómo se distribuye la bebida en el resto del país y cuál es el peso que tiene el mercado de Montevideo.

Por otro lado, me gustaría saber si cuando rompió el contrato la empresa propietaria de la producción de cerveza hizo alusión a los costos o a la competitividad de las firmas distribuidoras. Lo pregunto para ver si hay elementos que nos permitan conocer que hay determinadas causas de esta situación o si solo se trata de la incorporación de una empresa más, que quizás sea parte de la misma transnacional. En concreto, me gustaría conocer el escenario, porque todo esto me parece llamativo. Lo digo porque por 1998, después de que se desarmó el sindicato de los trabajadores, se pasó a pequeñas empresas que formaron los mismos trabajadores y que al día de hoy tienen a trabajadores en relación de dependencia. Resulta que ahora las empresas transnacionales utilizan a esos trabajadores dependientes y desactivan esas empresas. Si esto es así, hay un problema de competitividad o se trata de copar el mercado. Quiero saberlo; no estoy afirmando nada al respecto.

Por otra parte, me gustaría saber si Fetrabe mantenía ámbitos de negociación con el sindicato de distribuidores de la bebida. Hago esta consulta porque quisiera saber si se planteó algún aspecto reivindicativo o alguna otra cuestión que diera lugar al conflicto. En realidad, más allá del rol de los trabajadores que, en definitiva, trabajan con una u otra empresa según la oferta del mercado, supongo que debe haber alguna variable vinculada a la estabilidad laboral y al salario que esté habilitando esta discusión porque, de lo contrario, parece que hay un tercer actor -que son los trabajadores- que es maleable debido a que cambian de empresa y tienen seguridad. Sin duda, el sindicato de la bebida debe estar en medio de esta discusión; por eso me gustaría conocer su visión.

Por otra parte, esto también tiene mucho que ver con el Ministerio de Industria, Energía y Minería, ya que se hizo referencia al subsidio. A mí me gustaría saber si Fetrabe realizó acciones ante este Ministerio y si el subsidio de los casi US$ 15:000.000 fue planteó anteriormente o se hace ahora debido a que un núcleo importante de pequeñas empresas se ve golpeada por esta situación. Incluso quisiera saber si esto tiene algún vínculo con la distribución.

Por otro lado, aunque no conozco nada del tema, escuché que la producción nacional de cerveza y la importación de cebada que realiza el país parten de nuestro PBI. También es sabido que la compra monopólica provocó la movilización de los trabajadores, ya que muchos de ellos quedaron en la calle y sin alternativas de empleo, ni siquiera mediante la formación de microempresas; ese fue el proceso que se vivió en la década del noventa. Me interesaría que me informaran si el sistema de subsidio tiene algún vínculo, no solo con la producción de cerveza, sino también con la de cebada y con el transporte. Concretamente,

quisiera saber cómo se aplica ese subsidio y si hay alguna relación con el Ministerio de Industria, Energía y Minería que nosotros desconozcamos.

Por supuesto, más adelante, la Comisión analizará la forma de encarar el tema, pero quisiera contar con esos datos porque son una serie de nudos sueltos que todavía no logro atar.

SEÑOR RAMÍREZ (Gonzalo).- En primer lugar, voy a contestar las preguntas realizadas por el señor Diputado De los Santos.

Fetrabe tiene un diálogo fluido con FOEB -somos las partes que participamos en los Consejos de Salarios- y conversamos sobre la ronda que se inicia ahora. Es más, hace tres meses, FOEB nos hizo el planteo del liceo. Pero por supuesto que Fetrabe siempre escucha los planteos salariales. Aclaro que representamos a los distribuidores de todo el país, pero, casualmente, en Salto, en la actualidad, no tenemos a ningún distribuidor; teníamos uno de agua, pero no de cerveza.

(Diálogos)

——Hemos conversado sobre este asunto con FOEB. Por otra parte, el Secretario de la Federación de Obreros y Empleados de la Bebida hizo declaraciones públicas, afirmando que este era un problema entre empresas y que ellos estaban muy tranquilos, porque les habían asegurado -así lo señaló en la radio "El Espectador"- el ciento por ciento de las fuentes de trabajo, los mismos salarios y la misma categoría. Ante esas afirmaciones, estas empresas intimaron a FNC y a Mirtrans S.A. a que manifestaran si era cierto lo que estaba declarando el Secretario de la Federación de Obreros y Empleados de la Bebida. En el mano a mano, les hemos dicho: "Ustedes creen que esto les va a pasar por el costado, pero cuando estas empresas empiecen a hacer reestructuras, no van a parar". Mirtrans S.A. tiene un depósito en la Ruta Nº 101 y perfectamente podría armar un centro logístico allí y hacer el armado de las cargas y la descarga diaria; supongo que FOEB debe tener más de sesenta empleados allí.

En el aspecto laboral no tenemos ninguna discusión con FOEB. Sí tenemos alguna visión distinta con respecto al subsidio, aspecto sobre el que claramente no coincidimos; ellos defienden el subsidio, pero nosotros decimos que cuanto más se fortalece este grupo, menos fuentes de trabajo genera, más poder tiene y más eficiencia quiere producir. Nunca resulta suficiente: siempre quieren más y siempre desean hacer una reestructura mayor. Si el día de mañana consideran que deben trasladar la fábrica de cerveza Pilsen desde Montevideo hasta Minas, lo harán, y cerrarán la planta de Montevideo.

Cuando FOEB festeja que a la cerveza Stella Artois, que tiene el 1,2% del mercado, la van a traer desde Argentina en camiones cisterna para envasarla aquí, Fetrabe les dice: "Ese es el principio de la muerte de FOEB". Cuando el grupo se dé cuenta de que puede traer la bebida en camiones cisterna porque cuenta con diez fábricas a menos de mil kilómetros, ¿para qué va a producir en Uruguay, si le resulta más caro que hacerlo en los países vecinos? Me refiero a la producción de cebada y a todo el proceso industrial. El grupo va a traer en camiones cisterna la Pilsen, la Pepsi y la Corona. Incluso si no las traen y Stella Artois se pone a tiro con el precio, se va a canibalizar la Pilsen y la Norteña, porque la Stella Artois es una bebida de mejor calidad que las nuestras.

Esas son las diferencias de visión que tenemos con FOEB. En cuanto a los salarios, no tenemos discusión. En cuanto a las categorías, tampoco tenemos discusión. El relacionamiento de Fetrabe y FOEB ha sido muy bueno durante todo este tiempo y lo sigue siendo.

Con respecto a qué vamos a hacer desde el punto de vista legal, una de las acciones que tomaremos será presentarnos en el Ministerio de Economía y Finanzas a denunciar esta situación. En ese ámbito está la Dirección General de Comercio, que controla las conductas anticompetitivas. Esta empresa ya tiene dos antecedentes por sanciones. Ahora vamos a denunciar que esta conducta es anticompetitiva, porque se realiza un acuerdo entre una empresa monopólica y una empresa de transportistas con el fin de quedarse con el mercado de distribución de las empresas de Fetrabe. Además, ese acuerdo tiene la particularidad de que se hace captando al personal del otro. Y -como dije hoy- la captación implica una doble jugada: desarticular la empresa, haciendo que uno no pueda salir a competir y, además, contratar rápidamente a los empleados que están capacitados. La Ley de Promoción y Defensa de la Competencia establece claramente que no se considerará conducta anticompetitiva la ganancia del mercado, producto de una mayor eficiencia. Pero

Mirtrans S.A. se va a quedar con el mercado de Fetrabe, no producto de una mayor eficiencia, sino producto de un acuerdo ilícito y abusivo -lo hemos dicho en la prensa y lo reiteramos aquí- con una empresa monopólica, con el fin de quedarse con el ciento por ciento del mercado de distribución.

Si no nos dejan otra opción, vamos a tener que ir a juicio, pero reiteramos que el juicio es negocio para Abinbev -también puede ser para los abogados-, pero no para esta gente que trabaja y vive diariamente de la renta del camión.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- ¿Consideran que la vinculación de esa empresa transportista de cerveza a granel y la distribución que pueda hacer en el mercado interno pueden ser parte de una estrategia mayor para dejar de producir en el Uruguay?

SEÑOR RAMÍREZ (Gonzalo).- No podemos hacer esa especulación. Lo que sabemos es que estos grupos avanzan y van realizando cambios. Ahora se estaba discutiendo si se vendía Pepsi a nivel mundial y la captaba CCU -Heineken- y FNC compraba Coca Cola, fusionando las dos empresas. Esos son rumores; nosotros no tenemos elementos para afirmar algo así. Podemos decir que en Uruguay, los gerentes generales de Ambev siempre fueron brasileños o argentinos. Esta empresa es de origen argentino. Ahora bien, concluir a partir de eso que podría ser una empresa colateral sería una temeridad.

En cuanto a la pregunta sobre por qué este precedente es distinto hay que considerar que cuando una multinacional compra a sus competidores, más allá de que destruye la competencia y la libertad de mercado, lo hace pagando dinero. Este precedente es un aliciente para todas las demás multinacionales, lo que es preocupación para la intergremial. Basta un ejemplo. En Uruguay hay siete frigoríficos de grupos brasileños que, en determinado momento, se metieron en el mercado del "feedlot", lo que causó un daño enorme a los productores. Los productores se quejan de que el Ministerio les da seguro de paro rotativo y, en vez de ser utilizado para tener mayor flexibilidad en el manejo de los recursos humanos, lo usan para ahorcar al productor: cuando hay sequía, compran y, mientras tanto, exportan a otro país, sin tener el costo de la mano de obra, porque tienen un seguro de paro rotativo.

Ahora bien, si Abinbev concreta esto, ¿cuánto pueden demorar estos siete frigoríficos brasileños, que pertenecen a dos grupos, en sentarse en una mesa a decir: "Vamos a comprar cuatrocientos camiones para hacer una empresa de transporte de hacienda?". ¿Dónde conseguirían los choferes? Sacándoselos a todas las empresas chicas. Comprar cuatrocientos camiones para transporte de hacienda es muy sencillo, pero capacitar a cuatrocientos choferes para que conozcan los caminos vecinales, dónde embarcar, cuándo entrar, cómo evitar enterrarse, etcétera, es imposible. El señor Diputado Lafluf Hebeich puso el ejemplo de UPM. Esa empresa como accionista a Forestal Oriental, que es una empresa colateral. Forestal Oriental está entrando en todos los negocios de las pequeñas empresas uruguayas. Empezaron con la papelera, pero ahora se están quedando con el negocio del transporte y, luego, se van a quedar con el negocio de la poda, de la rala y de los caminos que se hacen en las rutas. Entran al negocio y, después, miran cuáles son los mejores empleados de una empresa proveedora, captan a su personal y, cuando vence el contrato, le dicen al proveedor que se irá y que, además, se irá sin su personal. Ese es el problema que más preocupa a Fetrabe.

En Maldonado, tenemos a un distribuidor de refrescos Pepsi y de cervezas Pilsen, Norteña, Stella Artois y Patricia. Si este precedente camina, solo se tratará de alquilar un depósito, de comprar quince camiones y de contratar al personal; de esa forma, el distribuidor de Maldonado se queda sin trabajo. Lo mismo puede suceder en cada uno de los otros departamentos.

Por eso, en la denuncia que presentaremos en el Ministerio de Economía y Finanzas vamos a plantear esta conducta como anticompetitiva. Además, no lo hacen solos, sino en connivencia con Abinbev.

SEÑOR REPETTO (Fernando).- El señor Diputado Lafluf Hebeich dijo que el problema de la cebada llega tan lejos que en Uruguay no se puede comprar semilla de cebada, salvo que sea para Abinbev. Si usted compra semillas de cebada para forraje, se las venden entreveradas con trigo para que no las pueda comercializar como cebada; en ningún lado va a encontrar semillas de cebada para eso.

Todos los dueños de las empresas de Fetrabe son cincuentones, y eso lo veo después de estar muchos años en el tema. Entonces, les pregunté si querían vender las empresas y obtener una indemnización o mantener el trabajo. Me dijeron que no querían vender las empresas sino conservar el trabajo. Expresaron: "¡Hace treinta años que hacemos lo mismo! ¿Qué podemos hacer?".

SEÑOR POZZI (Jorge).- En este tema me tocan las generales de la ley y conozco bastante a algunos de los invitados.

Son ciertas muchas de las cosas que pueden hacer las empresas multinacionales. En determinado momento, casi todas las empresas -salvo una- tenían su reparto de forma interna. Los choferes, los ayudantes, todos, eran trabajadores internos de la empresa; eran compañeros nuestros. La excepción fue Pepsi Cola, que desde 1969 -después de un gran conflicto- siempre hizo su reparto a través de empresas unipersonales. En aquel momento, cuando era dirigente sindical del gremio de la bebida, nos costó sangre, sudor y lágrimas perder el reparto; algunos de los que están acá conocen esa historia. Se trató de un conflicto durísimo: ocupamos durante ochenta días Fábricas Nacionales de Cerveza. A partir de esa instancia, muchos compañeros nuestros se quedaron con los repartos; creo que al día de hoy ya no queda nadie manejando algunos de los repartos de esa época. Eran repartidores que se quedaron con los camiones y que tomaron de empleados a sus propios compañeros, de acuerdo a una paramétrica. No vale la pena abundar en qué pasó luego.

El tema de cómo se mueven las empresas nacionales y multinacionales viene desde hace tiempo y cada tanto reaparece bajo una u otra forma de expresión, como en este caso, con lo que está sucediendo en Pilsen con respecto a los fleteros. No sé cuál puede ser la solución; sé que estos temas aparecen cada tanto pero desconozco las razones. Estoy seguro de que no había problemas con las paramétricas de los costos y no había conflicto con los trabajadores afiliados a FOEB; no sé si es solo un afán de concentrar y de dar marcha atrás en los logros. En realidad, en algún momento se buscó que se tratara de empresas unipersonales. Por la década del noventa, todo se transformó a empresas unipersonales. Estamos ante un panorama complejo y, para mí, es revivir cosas del pasado. En lo que me corresponde, trataré de aportar alguna idea.

Más allá de las denuncias, hay un conflicto entre una empresa y sus trabajadores. Yo siempre consideré que los fleteros, más que empresarios, eran trabajadores. Si hubiera sido por mí, hubiese estado afiliado a la FOEB y no a Fetrabe.

Espero que podamos encontrar alguna solución para este problema.

SEÑOR BATISTA.- Con respecto a lo que dijo el señor Diputado De los Santos, en los costos de las empresas transportistas, el 70% equivale a salarios, algo que está laudado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Antes de la firma de los convenios, las compañías de bebidas participan en las conversaciones. El resto de los costos tiene que ver con el combustible, con la reparación de los camiones, etcétera. De modo que por ahí no se puede explicar la decisión de FNC o del Grupo Ambev de prescindir de estos transportistas.

Si la decisión fuera que quieren un solo interlocutor -una sola empresa en lugar de catorce-, no sería problema para nosotros. La forma jurídica es un instrumento para que esta gente pueda seguir trabajando; el tema del gerenciamiento tampoco sería un problema.

En realidad, nos preocupa la gente que vive y que trabaja en esto; son personas con más de cincuenta años de edad. En este caso, no solo pierden sus ingresos sino que quedan al costado del camino. ¿Cómo pueden reinsertarse a repartir en un mercado monopólico?

Por otra parte, ¿cómo pueden volver a distribuir si ya no tienen el "know how" del negocio, es decir, la gente que trabajaba con ellos y que fue capacitada todo el tiempo?

Entonces, el punto es saber qué hay detrás de esta decisión: si es un contacto de esta empresa con Ambev de Buenos Aires o si es un tema genuino para hacer algún cambio. Nosotros estamos abiertos a discutir esto y a buscar la forma de adaptarnos -como lo hicimos durante estos treinta años- para brindar el servicio que quiera la compañía. Por suerte, parece que dimos un buen servicio: si se acordó pasar los empleados al nuevo transportista es porque el trabajo que hacíamos era bueno.

Detrás de todo esto hay treinta y dos familias y para nosotros es vital buscar una forma jurídica apropiada. Serán bienvenidos los aportes de la Comisión.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Como se dijo, habíamos recorrido bancadas y evacuado previamente las dudas, pero no quería dejar de decir algunas cosas.

Hay varios temas, como dijo el señor Diputado Caggiani, y uno tiene que ver con este problema puntual. Además de defender el trabajo nacional, hay algo que tiene que ver con la calidad del trabajo. Las medianas y pequeñas empresas ofrecen al trabajador una relación bien diferente a la que ofrece una multinacional. En este proceso gradual de concentración de la riqueza que mencionaba el señor Repetto y que no se da solamente en esta rama sino también en los frigoríficos, supermercados, etcétera, ocurre un cambio cualitativo en la relación laboral, porque el trabajador pasa de una empresa donde son cinco, seis o siete, en la que el patrón conoce la situación familiar de cada uno y tiene un trato directo con ellos, a ser un número y depender de una empresa mucho más grande. Es un cambio muy importante; hay igual remuneración pero no es lo mismo. Esto es lo que tenemos que defender.

Por otro lado, lo que parece más obsceno es la apropiación indebida -por llamarla de alguna forma- del "know how", del conocimiento. Es imposible que esta empresa argentina pueda desarrollar la distribución si no se roba a los empleados de estas empresas. No hay manera de hacer el reparto y la cobranza en tiempo y forma; no hay forma de instrumentarla, es el único modo que tienen. Y me llama la atención que se permita, no se comente o haya tan poca sensibilidad del sindicato hacia el pasaje de las empresas presentes a la multinacional. Por experiencia personal insisto en que es imposible que la empresa pueda realizar la tarea. Va a ser un caos; se van a matar a porrazos en las primeras semanas; no van a poder realizar la tarea de distribución y mucho menos de manera eficiente si no cuentan con la apropiación de los trabajadores, lo que me parece lo más grave. La empresa a lo largo de los años los fue capacitando, enseñando, les fue permitiendo el acceso a las libretas, al préstamo de los camiones y hasta al préstamo económico para que pudieran hacer los diferentes trámites. Por lo tanto, esto es capital y conocimiento acumulado que se lo apropian de un día para otro. Creo que tenemos que trabajar en busca de una solución.

Asimismo, parece evidente que hay dos temas más. Uno tiene que ver con el proceso de concentración, que tendremos que ver a nivel país cómo logramos detenerlo, y otro, bastante importante, que supongo va a estar en la discusión de aquí hacia delante, relacionado con el subsidio. Como Diputados de Canelones permanentemente recibimos el planteo de los productores nacionales de vino que están naturalmente en desventaja ante este subsidio tan grande. Creo que son los actores que van a tener que estar. El Ministerio de Economía y Finanzas deberá poder justificar, como señalaba el señor Diputado, un subsidio de más de US$ 10:000.000 que anda más cerca de los US$ 15:000.000. Esto nos parece un despropósito porque está yendo al último renglón del balance, que es el que se ve, o sea directamente la utilidad de la empresa.

Agradezco la visita y expreso el compromiso que hemos asumido todos para trabajar en este sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de Fetrabe e ITPC y que nos hayan interiorizado acerca de la situación que están viviendo actualmente. Como lo han expresado los colegas, el objetivo de la Comisión es el compromiso de buscar las mejores salidas a sabiendas de nuestras responsabilidades como Comisión asesora del Parlamento. Al venir a expresar su opinión a esta Casa, que es la caja de resonancia de la democracia en el país, nos han puesto a cada uno de los que estamos acá dentro de la situación que están viviendo. Nuestro compromiso es interactuar y también pensar en los demás actores que están involucrados, cuya opinión sería bueno y oportuno conocer, para buscar la mejor de las salidas.

SEÑOR REPETTO.- Ya que el señor Diputado Peña nombró el vino, quiero mencionar que hace veinticinco años el vino y la cerveza costaban lo mismo en los boliches y comercios. Ahora, la cerveza vale más del doble. El vino a granel, el que sobra en la bodega, vale $ 5 el litro, y la cerveza $ 40. ¿Por qué? Porque el vino es de cincuenta bodegas y la cerveza de una sola, que pone el precio que quiere.

SEÑOR PERRONE.- Quiero hacer una disculpa genérica porque como intergremial, como cámara de segundo grado, no habíamos tenido este año contacto con esta Comisión, que es la nuestra. Nosotros empezamos en la intergremial con seis gremiales y hoy tenemos veintidós en todo el país. Todas las

gremiales nuestras están preocupadas por este problema que está afectando a nuestros trabajadores del transporte de bebidas.

Es una lástima que tengamos que venir por esta urgencia; hay muchos otros temas a conversar con esta Comisión y por eso nos gustaría poder visitarlos nuevamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para nosotros también va a ser importante poder mantener un diálogo permanente con la intergremial. Estamos a las órdenes; en todo caso, coordinaremos por Secretaría una nueva visita de ustedes para tratar un conjunto de asuntos que seguramente deberemos abordar, en intercambio con la intergremial, en este año de Presupuesto Nacional.

(Se retira de Sala la delegación de Fetrabe e ITPC)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——La Comisión acuerda invitar el miércoles próximo a la empresa Ambev y al sindicato de la bebida, a efectos de seguir abordando la situación planteada por la Federación del Transporte de Bebidas, Fetrabe, y la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay, ITPC.

(Ingresa a Sala una delegación de trabajadores del Dragado del Puerto de Montevideo)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a una delegación de trabajadores del Dragado del Puerto de Montevideo, integrada por los señores José Martínez, Marcos Acosta y Carlos Camacho.

Esta delegación ha solicitado ser recibida a efectos de trasmitir algunas de sus preocupaciones sobre las nuevas adquisiciones, los contratos y los alquileres de las dragas que se están utilizando en el país.

SEÑOR ACOSTA.- Soy delegado sindical y desde el año 2008 participo en el Comité de Base del Dragado. Represento al turno A de la Draga 7.

Nos preocupa el tema de la infraestructura y de la gestión del dragado público nacional. Pensamos que las dragas públicas pueden participar del dragado de mantenimiento en todos los canales del país, porque dragar no es solamente sacar barro: dragar es soberanía. Hoy por hoy, la soberanía se está viendo manchada al otorgar la draga a privados o al querer volver a lo de antes. Nosotros participamos del Consejo de Ministros que se hizo en Maldonado, por el giro de querer dar el dragado del Canal Martín García otra vez a los privados.

Creemos que las dragas públicas estaban haciendo un buen trabajo allí. Tenemos los números del material extraído en el Canal Martín García y de los costos que esto implicó. Estos costos no coinciden con lo que se cobró a la Comisión Administradora del Río de la Plata, a lo que también nos queremos referir. Además, hay consultoras que respaldan estos costos que tenemos los trabajadores que, reitero, no condicen con lo que se cobró a la CARP. Por eso el Gobierno nos dice que quiere sacar las dragas públicas del Canal Martín García para devolver el dragado a los privados.

SEÑOR MARTINEZ (José).- Soy Jefe de Máquinas de las Draga 7. Hace treinta y ocho años que trabajo en el dragado.

Desde un principio nuestro interés fue el de defender el trabajo que realizamos, a partir del compromiso que asumimos con el señor Mujica en el año 2012, cuando se habló sobre la posibilidad de hacer el dragado con las dragas del Estado, en forma eficiente y barata, teniendo en cuenta nuestra experiencia en esta materia.

Después de entregar la información de la cual evidentemente se carecía, y de investigar los números que nosotros habíamos aportado, nos confirmó. Así es como empieza el dragado del canal Martín García, con ese compromiso apresurado.

En un dragado de sesenta y seis días efectivos que realizó la draga 7 en el tramo más crítico del canal Martín García -que es el que sale frente al Puerto de Buenos Aires hasta Colonia-, sacamos, por cántara, 3:600.000 metros cúbicos. O sea que, reducido a lo que puede ser la extracción del agua, sacamos alrededor de 1:200.000 metros cúbicos, los cuales en un principio parecía demasiado. Ese tipo de dragado es prácticamente imposible que sea ineficiente debido al corto ciclo de dragado, es decir, que la extracción y el volcado del sedimento son acciones muy próximas. Además, lo que succiona la draga y levanta el cabezal se lo lleva la corriente.

De ahí se nos sacó. Después continuó el trabajo de dragado con la Draga 9, que también extrajo 1:200.000 metros cúbicos.

Nos llamó la atención que con el cambio de Administración se pasó de elogiar un ahorro de US$ 6:000.000 y la adquisición de tres embarcaciones nuevas por parte de la CARP, a decir que habíamos inutilizado el canal Martín García para la navegación.

Si decimos que venimos a defender ese trabajo no estaremos refiriendo solo la hoja, ni siquiera al árbol; más allá está el monte. ¿Por qué afirmo esto? Porque lo que se está diciendo no está de acuerdo con lo que efectivamente ocurrió cuando el Ministro de Transporte argentino se hizo presente en la draga. Las autoridades uruguayas no sabían del férreo control que nos estaban haciendo ellos, ya que iban a tener que pagar. Cuando por medio de la batimetría constataron el trabajo que habíamos realizado, reitero que se presentó a bordo el Ministro de Transporte argentino, a efectos de ver la nave que estaba dragando, que supuestamente tenía que ser muy moderna por la eficiencia que lograba, pero resultó ser una draga de cuarenta años que compró Pacheco Areco.

Después de constatar la eficiencia pidió permiso para que algunos capitanes argentinos vinieran a hacer pasantías a la draga, a los efectos de ver cuál era el sistema de dragado. Así lo hicieron.

Ahora, además de la contratación de dragas particulares nos llama la atención que en una Comisión parlamentaria el señor Aguiñaga, junto al señor Almagro, haya realizado una férrea defensa del dragado particular y se refiriera a las ganancias que había tenido el país en esos tres meses y a la adquisición de embarcaciones, que no son insignificantes; me refiero a un remolcador con rastrillo, a una lancha de batimetría que lleva un instrumental muy complejo y costoso, y a un balizador.

En la conversación que mantuvimos con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Rossi, primero acompañó a Almagro diciendo que era un espectáculo el dragado -así lo expuso ante las personas que integraban esa Comisión-, pero ahora se desdice afirmando que fue un desastre. Resultó que ese desastre confirmó todos los números que nosotros les dimos sobre respecto a los 1:200.000 metros cúbicos, y que esa terrible eficiencia que habían tenido las empresas privadas no era tal desde el momento que la CARP no adquirió esas embarcaciones sino que se las dejaron por multas por incumplimiento.

No entendemos esos costos porque nosotros manejamos valores en el rango de US$ 1,80 y US$ 2,50 calculado por contadores de la ANP e IHC, que es la mayor empresa de dragado. Más allá de que ellos expongan esos costos porque nos quieren vender dragas -está todo bien-, nosotros estamos hablando de estudios muy serios.

Entonces, habría que pensar que el dragado como un tema de soberanía y de bajar los costos de producción. Creo que el señor debe manejar estos números. Por ejemplo, trasladar en camión una tonelada de granos desde Young a Nueva Palmira cuesta US$ 25, mientras que de Nueva Palmira a China, en barco, sale US$ 12 dólares.

Por lo tanto, no se puede pensar aisladamente el dragado del canal Martín García.

El señor Almagro ya había advertido sobre el "lobby" que iban a hacer estas cuatro o cinco empresas particulares, que se han dividido el mundo para hacer este tipo de dragado, y sobre las estrategias con que juegan. Tener desmembrado un sistema de dragado desprestigiado juega un muy buen papel para ellos. ¿Por qué? En el año 2006 la delegación argentina solicitó permiso para aplicar el artículo 17 del Tratado del Río de Plata -consta en el Acta Nº 416 de la CARP, de 14 de noviembre-, que estipula la autorización para proyectos de construcción de nuevos canales, modificación y alteración significativa de los ya existentes. Más allá de que se pueda pensar que Argentina nos está perjudicando por medio de estrategias, no está

haciendo otra cosa que utilizar miles de millones de dólares a efectos de no depender de los puertos uruguayos para completar las cargas. Entonces, con esa autorización para realizar nuevos canales, Argentina va a independizarse de los canales Punta Indio y Martín García y se va a desinteresar de su mantenimiento.

Por lo tanto, nosotros vamos a depender pura y exclusivamente del dragado. O sea que forzosamente vamos a tener que hacernos cargo del dragado para sacar toda la producción del litoral, y de canales de acceso a los puertos de Montevideo y Nueva Palmira. Esto es parte de lo que los trabajadores consideramos que va en detrimento del dragado nacional porque vamos a depender pura y exclusivamente de los dragados particulares, encareciendo los costos de producción. Además de caer el puerto de Nueva Palmira y el litoral, el puerto de Montevideo puede ver mermada su actividad; inclusive, puede no ser apropiado concretar el proyecto del puerto de aguas profundas.

En definitiva, todo está enrabado, y no es casualidad.

Nos mandaron a dragar el Paso Márquez y Punta Amarilla, pero resultó ser que estaba preparado para otra empresa. ¿Por qué digo esto? Porque la profundidad a la que se nos solicitó dragar ya estaba. O sea que la draga nueva no solo ha dragado el canal Martín García en los tramos que le corresponden a Uruguay, sino también hasta nueve tramos que le corresponde a Argentina. Por ejemplo, cuando fuimos a dragar el Paso Márquez, ya estaba a la profundidad que se nos pedía y fuimos a dragar del lado argentino. El marco inferior, medio y superior estaban a diez metros, por lo que quedaban dos o tres pasos para llegar a Fray Bentos.

En ese sentido, un señor muy viejito que vive en Fray Bentos me hizo el comentario que figura en las Actas de la Comisión de Desarrollo del puerto de Fray Bentos. Me dijo que a nosotros no nos iban a sacar las autoridades sino los grandes intereses que hay. Me hizo notar lo que cuesta la tonelada de de grano transportada de Young a Nueva Palmira y lo que cuesta de Nueva Palmira a China.

Nosotros vemos que todo está manejado, y no es casualidad que las dos dragas que tenemos una se haya comprado durante el Gobierno de Pacheco Areco y la otra durante la dictadura. Tenemos necesidad de dragar lo que se ha dragado siempre -son el canal de acceso, la dársena, el canal a La Teja- sino también los nuevos proyectos como el muelle C) y el canal de la regasificadora, que requerirá un mantenimiento perpetuo y destinar una draga solo para él de ido al tipo de aterramiento que tiene.

No venimos a defender nuestro trabajo porque todos somos presupuestados, sino que defendemos los fondos y denunciamos el manejo que está teniendo todo esto por gente que no tiene interés en el abaratamiento de los costos de producción ni en la competencia, que se verá mermada -o prácticamente anulada- por los criterios que está utilizando Argentina. Cabe aclarar que Argentina no nos está haciendo ningún boicot sino que está apostando al desarrollo y nosotros no. Siempre estamos atrás de la cola buscando razones para echar las culpas a unos y otros, en lugar de tomar las medidas que corresponden.

El hecho de que el mantenimiento de cualquier sector del puerto o dársena cueste entre US$ 40:000.000 o 50:000.000 indica que ha habido algo que no permitió que nuestro país comprara una draga para utilizar durante 20 años. Por lo tanto, no tiene explicación lógica que debido a la situación geográfica que tenemos, con una sedimentación perpetua porque estamos en un estuario, no estemos preparados para esto y nos hayamos dormido en los laureles al creer que la situación geográfica del puerto de Montevideo era primordial para la logística de todo el cono sur; sin embargo, ahora vemos que no era así.

SEÑOR ACOSTA (Marcos).- Desde el año 2006 nuestro sindicato viene bregando por la compra de una nueva unidad para el dragado a efectos de abaratar los costos. Como bien dijo el compañero, un dragado de mantenimiento por parte de cualquiera de esas cuatro empresas que dominan el mundo cuesta entre US$ 40:000.000 y US$ 50:000.000.

Tenemos los datos elaborados los trabajadores en cuanto al metro cúbico de barro extraído por las dragas públicas, pero preferimos trasmitir los de IHC, que es una empresa constructora de dragas que fue contratada por la Administración Nacional de Puertos para capacitar al personal de dragado. Si se quiere hablar de fútbol, hay que hablar con Suárez, y si se quiere hablar de dragado, hay que hablar con IHC, que es una empresa holandesa y, como todos sabemos, en ese país el dragado es muy importante.

A través de miembros de la CARP nos enteramos que se ha cobrado US$ 14 el metro cúbico extraído por las dragas públicas. IHC dice que el precio de mercado de los privados por metro cúbico de barro extraído es de US$ 5 y el de los públicos es de US$ 2,5. A nosotros nos da menos, pero nos conformamos con que esta consultora dé esa cifra. Además, esta consultora también dice que hoy por hoy nosotros tenemos que sacar diez millones de metros cúbicos de barro en el puerto de Montevideo, solamente para mantenimiento; esto es algo perpetuo, para toda la vidas, si es que queremos ser competitivos.

A esto se agregan nuevos desafíos como Puntas de Sayago, canal Martín García, río Uruguay, Nueva Palmira y Paysandú, lo que implica la necesidad perpetua de dragar 21 millones de metros cúbicos. Actualmente, por no tener herramientas, no invertir en logística ni contar con buena preparación en infraestructura, el país está perdiendo US$ 75:000.000 al año por dragar diez millones de metros cúbicos. Cuando se tengan que extraer 21 millones de metros cúbicos se van a duplicar las pérdidas. Por eso a los trabajadores nos cuesta entender por qué no se invierte ni se compran herramientas, ya que las existentes tienen más de cuarenta años.

Nosotros bregamos para que se compren nuevas unidades, pero también decimos que con las que tenemos podemos competir con quien sea.

La empresa Boskalis estuvo más de trece años dragando en el canal Martín García, cobrando los peajes y el metro cúbico de barro extraído; los peajes del canal Martín García cuestan US$ 2,5 por tonelada que transita. Es decir que un barco de 20.000 toneladas paga US$ 50.000, y si pensamos que pasan diez o doce barcos por día, la Boskalis se estaba llevando alrededor de US$ 500.000.

Cuando Mujica arregló con los trabajadores y con Cristina Kirchner para que el canal Martín García fuera dragado por las dragas públicas, los peajes pasaron a manos de los dos Estados. Si esto no se quiere defender como soberanía, no entendemos cómo no se quiere defender como negocio, ni por qué.

Por otro lado, queremos dejar bien en claro es que si en esta licitación que se armó para devolver a los privados el canal Martín García -con una defensa férrea por parte de algunos integrantes de la CARP- la gana la empresa Boskalis, será una vergüenza para nuestro país.

SEÑOR CAMACHO (Carlos).- Soy delegado sindical y represento a la Draga 9.

En primer lugar, quiero referirme a la Misión de la Administración Nacional de Puertos, que figura en su página web. Dice así: "Posicionar al Uruguay como nodo logístico entre la región y el mundo en función del desarrollo productivo sustentable del país".

Nosotros estamos de acuerdo con esta premisa y queremos impulsarla.

Además, las demandas planteadas impulsan al desarrollo eficiente de la empresa, condiciona las mejoras de la productividad, calidad y competitividad de la empresa y del país.

Es un poco nuestra consigna. Creo que es claro que lo que estamos defendiendo es la soberanía y la independencia del dragado, ya que consideramos que debe estar en manos del Estado. Los trabajadores hoy generamos conciencia de la importancia que tiene nuestro trabajo -el dragado-, que es un punto estratégico para el crecimiento y desarrollo del país. Somos parte de la matriz productiva del país, y no podemos seguir dándonos el lujo de hacer contratos con empresas extranjeras con los mismos costos de las herramientas que puede adquirir el país, y que podrían ser utilizadas durante veinte o treinta años para cumplir el trabajo existente, que será perpetuo.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Quiero informar que deberé retirarme antes de que culmine la sesión, ya que tengo una reunión a la hora 14. Sé que ustedes estaban citados a una hora más temprana, pero debido a que recibimos a otra delegación no los pudimos atender en el horario estipulado.

Seguí con atención el planteo realizado por los trabajadores de las dragas públicas y creo que tiene puntos comunes con lo planteado por la delegación que recibimos anteriormente, la Federación de Transporte de Bebidas, quien concurrió con la ITPC

Actualmente estamos afrontando problemas diferentes a los enfrentamos hace algunos años; ahora encaramos problemas de crecimientos y antes nos ocupábamos de problemas laborales, ya que no había producción ni salida al mar. Por suerte hoy tenemos este tipo de problemas, y para quienes no sabemos mucho del tema, solucionar el problema de las dragas es como resolver el de las carreteras, pero en rutas marítimas.

A nivel de rutas, Uruguay tiene actualmente un sistema de concesión privada y pública, es decir, un sistema mixto, y creo que en el dragado hay algo parecido. Sin duda, está el sistema público, sobre el que ustedes plantearon una serie de problemáticas relativas a los insumos que reciben por parte de la Administración Nacional de Puertos para mejorar las maquinarias y ser más competitivos. También existe el sistema privado y, en ese sentido, en la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Legislatura anterior -que también integraba por el señor Diputado Pozzi- aprobamos un proyecto de ley que flexibilizaba el trabajo de dragado, atendiendo a las necesidades del Puerto de Montevideo. En dicho proyecto también incluimos una cláusula que permitía al sindicato la posibilidad de trabajar en una draga de bandera extranjera, que es algo muy importante para nosotros.

De acuerdo con lo planteado por la delegación, hay dos tipos de problemas, y uno de ellos refiere a la parte estructural, ya que debemos saber cómo seguir desarrollando los canales de acceso a los puertos y las vías navegables del país a efectos de ser más competitivos desde el punto de vista de la producción, pero evitando que la competitividad se alcance flexibilizando las condiciones laborales bajando el salario a los trabajadores. Debemos lograr que la carga salga con menores costos y en ese sentido las dragas públicas juega un rol fundamental, que eso es algo que ustedes plantean con fuerza.

El otro problema es más específico y refiere al cambio de dragado del canal Martín García. El dragado de ese canal, históricamente, fue llevado a cabo por una empresa privada, pero a partir del relacionamiento bilateral y la creación de la Comisión Administradora del Río de la Plata el dragado comenzó a realizarse por las dragas públicas de Argentina y Uruguay, pero sobre todo de nuestro país. Lo que ustedes están planteando es que hay una serie de costos, que son importantes.

Hago este planteo porque estoy tratando de entender la situación, ya que es un tema que no domino.

Por lo tanto, si esto es así, quisiera saber si han mantenido reuniones con las autoridades competentes -quizás de la CARP- en las que se hayan fundamentado los motivos del cambio en el dragado del canal Martín García de las dragas públicas a las privadas; quisiera saber si hay un fundamento político, o no.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Lamentablemente también debo retirarme, pero antes quiero hacer alguna consulta.

Voy a hacer una consulta con respecto a algo que me desconcertó en cuanto al dragado del río Uruguay, ya que trabajé en el tema durante diez años. Cabe agregar que trabajé con Intendentes argentinos en este tema ya que a Concepción del Uruguay también le interesaba que se llevara a cabo el dragado del río Uruguay para sacar la producción desde esa ciudad. En ese entonces, se nos dijo que el dragado se estaba llevando a cabo, pero ahora me sorprende -supongo que el hombre mayor que habló con ustedes es Artigas Pereira, que es la persona que más sabe del río Uruguay- que se haya enviado a dragar el Paso Márquez, considerando que nos dijeron que había quedado pronto, aunque ahora se dice que ya estaba a diez metros. Por lo tanto, me gustaría que se hiciera referencia a ese tema y que se informe sobre lo que pasa con los otros pasos.

Sin duda, podría estar una hora fundamentando por qué es imprescindible -y por qué lo era hace diez años- el dragado del río Uruguay, lo que permitiría la llegada de barcos de veintiocho mil o treinta mil toneladas a Fray Bentos, aunque quizás allí nunca se pueda hacer el dragado necesario para habilitar el puerto, al igual que en Paysandú, pero creo que se debería hacer algo ahí.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Coincido plenamente con las afirmaciones realizadas por la delegación en cuanto a la defensa de la soberanía, que incluye el dragado y la posibilidad de que el país determine qué hacer y cómo definirlo, ya que eso me parece fundamental.

Aquí se hizo referencia a una flexibilización con respecto a la tripulación en barcos de bandera extranjera, en particular, para el dragado, y como no conozco el tema quisiera saber de qué se trata, ya que nosotros pretendemos que los barcos que operen en nuestras aguas trabajen con tripulación uruguaya.

Por otra parte, quisiera que los integrantes de la delegación hicieran referencia a las necesidades de inversión que tiene Uruguay a corto y mediano plazo para garantizar la navegación en los pasos que permiten el ingreso a los puertos del país.

En tercer lugar, quiero saber qué razones se dieron para privatizar el dragado del Canal Martín García. Cuesta entender que si lo hacíamos más barato y en forma más eficiente, se vuelva a lo de antes, perdiendo, además, el peaje.

Por otra parte, no me quedó claro si el mantenimiento del Puerto de Montevideo se está haciendo con una draga pública o privada. Asimismo, deseo saber el costo de esta tarea.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quiero hacer dos preguntas con relación a la exposición que hicieron.

Por un lado, la delegación habló sobre los costos y la relación de costos que tiene el Departamento de Flota y Dragado de la Administración Nacional de Puertos con las empresas privadas que usualmente brindan el servicio de dragado. ¿Manejan alguna planilla en ese sentido? ¿Nos pueden entregar información al respecto para el dominio de la Comisión? Creo que sería buena cosa manejar una comparación de costos en este sentido.

En segundo término, el señor Acosta hizo referencia a que si la empresa Boskalis, que tuvo el dragado del Canal Martín García durante dieciséis años, ganara esta licitación a la que llamó la CARP para llevar a 32 pies al Canal, sería una vergüenza. Me quedó flotando esa afirmación y quisiera saber si se puede abundar en detalle sobre ese asunto.

SEÑOR ACOSTA (Marcos).- Hemos tenido varias reuniones; inclusive, después de haber ido al Consejo de Ministros y de haber hablado con el Presidente Tabaré Vázquez sobre este tema -fuimos invitados a exponer-, él propuso que hiciéramos una mesa de trabajo con el Ministro Rossi, ante quien fuimos y nos presentamos, y estuvimos reunidos. Al principio, ellos alegaban que la CARP no sabía qué había hecho la draga Nº 7 en el año 2013, ya que no había datos al respecto. Esto nos llama la atención, puesto que en un momento de la reunión se dijo que se habían pagado casi US$ 7:000.000, pero resulta que no sabían qué se había hecho en el año 2013. Eso sucedió en una de las primeras reuniones.

Se alegaba que Argentina no quería participar del dragado del Canal Martín García, por lo que se iba a volver a la situación anterior. El dragado se estaba haciendo de forma mixta, pero se dijo que las dragas públicas de Argentina no estaban en condiciones de encarar un trabajo de esa magnitud y que, por ese motivo, se iba a cambiar esa situación.

Creemos que se deben sacar 4:000.000 de metros cúbicos de barro por año. La empresa Boskalis estuvo haciendo el dragado durante trece años con una unidad mucho más vieja de las que tiene el Puerto de Montevideo, cobrando los peajes. Todos podemos recordar que varias veces se habló por la prensa de barcos petroleros y graneleros que quedaban encallados allí. Cuando el entonces Canciller Almagro concurrió a la Comisión de Asuntos Internacionales para defender el dragado público, dejó en claro que las dragas públicas habían ahorrado US$ 8:000.000 en tres meses para el país y que habían llevado a varadura cero en el Canal Martín García. Cuando hablamos de varadura cero quiere decir que se acabaron los problemas de navegación por el Canal Martín García. Cuando digo que sería una vergüenza para el país que volviera la empresa Boskalis es porque esta volvería con una sola embarcación, más vieja que la nuestra, para seguir usufructuando como lo hizo durante trece años.

Los trabajadores tampoco entendemos por qué a una empresa privada se le permite quedar con una draga sola y a nosotros se nos pide que pongamos cuatro dragas en el Canal Martín García. Nosotros vemos que si ponemos una draga sola, en tres o cuatro meses podremos sacar 1:500.000 o 2:000.000 de metros cúbicos de barro, pudiendo cubrir con las necesidades del Canal Martín García, por lo que no entendemos por qué se exige a la Administración Pública trabajar con cuatro dragas.

Luego de haber mantenido esas reuniones en las que explicamos todos los aspectos técnicos, mostramos los números y les demostramos el ahorro, nos dimos cuenta de que este es un problema de voluntad política, de querer o no querer. Nosotros podemos ir con veinte mil argumentos, pero no hay peor sordo que el no quiere

oír. Por eso, hoy estamos aquí, en esta Comisión. Ya agotamos los caminos con el Ministerio. Si la licitación sigue en pie, nosotros, como trabajadores, no podremos hacer más. Consideramos que alguien más debe tomar cartas en el asunto.

No entendemos cómo un año después de que el ex Ministro Almagro dijo todas las maravillas que dijo sobre el dragado, nosotros terminamos siendo un desastre y dejamos innavegable el Canal Martín García.

Podemos entregar a la Comisión copia de las declaraciones de prensa del ex Presidente Mujica, quien dijo que cuatro empresas privadas dirigían el dragado en el mundo y que hacían lobby empresarial, político y económico para quedarse con este tipo de trabajo, porque es muy redituable.

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Los datos que se nos dieron en esas reuniones son un poco contradictorios. Por ejemplo, se nos mostró una gráfica en la que se establecía que las cargas en el Puerto de Nueva Palmira habían bajado estrepitosamente, pero al día siguiente el Presidente del Puerto de Nueva Palmira dijo que las cargas habían aumentado un 110%. Por otra parte, los compañeros que estaban dragando en esa zona escucharon decir a los capitanes que no se metían por el Canal Mitre porque el Canal Martín García estaba bien dragado.

El ex Canciller Almagro habló del lobby de las empresas; nosotros creemos que eso forma parte del problema, pero que no es el único. Apuntar a ese único elemento es no ver la realidad en la que estamos sumergidos, y el problema se agravará, en caso de que esto siga adelante.

Se nos preguntó sobre el Paso Márquez. Dije que el Paso Márquez es inferior y medio. Nos mandaron dragar en un sector que ya tenía la profundidad que requería la oficina técnica, que es la que nos indica los lugares a dragar. Nosotros damos el visto bueno cuando terminamos, pero es la oficina técnica la que confirma, por medio de la batimetría, si está bien; en ese caso, nos determina otro sector a seguir. Eso es lo que sucedió con el Canal Martín García. No vamos a otro lugar, si no nos dan el visto bueno; no podemos hacerlo.

En cuanto a los costos, la persona a la que puso Rossi a efectos de contrarrestar lo que nosotros pudiéramos decir, terminó expresando que era espectacular la tarea que habíamos realizado -lo tengo grabado-, pero que se necesitaba un trabajo mayor. Pretender que nosotros, en meses, hagamos lo que otra empresa hizo en catorce años es ilógico. Es evidente que quieren que otras personas se hagan cargo de esta tarea.

Cuando hicimos referencia al dragado del Río Uruguay en el Paso Márquez, nos mandaron dragar el lado argentino, porque de nuestro lado ya estaba la profundidad requerida, y el Paso Márquez Superior estaba a diez metros, cuando se pedían ocho metros. Ahora, faltan dos o tres pasos más para llegar a Fray Bentos. Entonces, advertimos que se genera un problema de armado a efectos de que las dragas del Estado resulten ineficientes, en todo sentido.

El señor Diputado Rubio preguntó sobre la flexibilización de la tripulación. Esa fue una facilidad que se dio a las empresas que venían a trabajar, a los efectos -supuestamente- de poder contratarlas inmediatamente. Se pretendía evitar el tiempo que requería el cambio de bandera y el cambio de tripulación, pero esto lo que trajo fue perjuicio para la mano de obra nacional, para los marinos. Todas estas empresas se valen de la falta de información. No es casualidad que haya personas que salieran de la misma institución como armadores y proveedores de estas empresas internacionales y que estén en los lugares donde se maneja muchísimo dinero.

Con respecto al dragado del puerto, no solo no se nos suministran herramientas -no se mejoran- sino que nos mal utilizan. Estamos haciendo dragados prácticamente innecesarios. Hay una draga china que tiró barro durante cuatro meses en la regasificadora y ahora se la contrata para que saque el barro que ella misma acumuló. Esa empresa está dragando todo el Puerto de Montevideo por grandes sumas de dinero, por el valor de otra draga.

SEÑOR ACOSTA (Marcos).- Para el dragado, hoy contamos con tres ganguiles, con una grúa flotante, con tres remolcadores y un rastrillo y con dos dragas que trabajan veinticuatro horas prácticamente los trescientos sesenta y cinco días del año.

La producción de las dragas las hemos llevado a su máximo; podríamos cumplir con las necesidades del Puerto de Montevideo si así nos dejara la logística. Sucede que a veces se pagan dragados como los de la

Dársena 2 -donde se está haciendo la obra Obrinel y donde se hizo el Muelle C-, gastando millones y millones de dólares, y luego nos mandan a terminar ese tipo de obras. Las empresas extranjeras se van sin terminar el dragado y usan las dragas públicas como basurero de las dragas que quedaron para sacar todo lo que no quieren sacar.

¿Qué queremos decir con esto? Que las autoridades, las responsables de manejar la logística de la draga y de ubicarlas correctamente, tienen un poco de ineficiencia. Nuestras dragas, trabajando las veinticuatro horas del día y los trescientos sesenta y cinco días del año, pueden hacerse responsables del canal de acceso, de las dársenas y del antepuerto. Sin embargo, dependemos de que nos manden a esos lugares. Si hay dos dragas que están trabajando las veinticuatro horas del día pero no tenemos la orden de cambiar de zona, se desperdician horas hombre y herramientas.

Tenemos para dragar el canal de La Teja y el del acceso al puerto; pocas veces se nos manda a esos lugares. Y de la noche al día nos encontramos con que hay dragas de bandera extranjera que licitaron las obras -por la ley de embanderamiento que nos rige es muy poco el personal uruguayo que trabaja allí- que bien podríamos haber hecho nosotros. El tema es que a veces nos tienen días y días dragando en un lugar, sin tener algo para hacer, y se guardan esos dragados para las empresas privadas.

SEÑOR CAMACHO (Carlos).- No podemos negar que somos parte protagonista del crecimiento operativo de todos los puertos del país y, por ende, de sus ingresos. Inclusive, incidimos directamente hasta en el turismo por los grandes cruceros que ingresan hoy al Puerto de Montevideo.

Es verdad que los trabajadores hicimos un análisis de los costos de las dragas y del sector. No somos profesionales, técnicos ni ejecutivos. En un principio, se nos criticó de hacer algo artesanal, pero creo que hoy se mira como algo casi profesional.

En cuanto a lo de Martín García, una excusa que se dio fue que se quería hacer un marco modelo del canal, y se decía que era algo que nosotros no podíamos lograr.

Nosotros dependemos de gestiones políticas, administrativas y de órdenes de trabajo como oficinas técnicas. ¿A qué me refiero con esto? Al momento de hacer un contralor del trabajo o de compararnos con una empresa extranjera, se debe ser un poco más delicado con el ojo crítico para ver bien la obra o el mantenimiento que hacemos. Hasta el señor Ministro Rossi, en una declaración en los medios, reconoce el esfuerzo de los trabajadores.

Nuestra principal demanda refiere a la inversión. Necesitamos compras directas de nuevas herramientas para favorecer el desarrollo tecnológico y del país. Si no tenemos nuevas herramientas, será imposible ser competitivos. Quizás estemos de acuerdo con la construcción de una nueva draga, pero debemos ser muy cuidadosos con la complejidad que conlleva, no sea cosa que después tengamos una herramienta obsoleta tirada en el Puerto de Montevideo. Debemos impulsar el desarrollo del país a través de inversiones.

SEÑOR POZZI (Jorge).- Quiero hacer una mención.

En la modificación que se hizo a la ley para permitir el ingreso de las dragas o de otro tipo de nave para participar en obras de interés nacional, se autoriza a que no se embandere por dieciocho meses con la bandera uruguaya y también se dice que hay que respetar la norma que indica que debe haber un 90% de tripulación uruguaya.

¿Quiénes están trabajando hoy a bordo de las dragas? Yo participé directamente en la negociación del convenio de la draga que trabajó en el Muelle C y, allí, los únicos que no eran uruguayos eran los que no podían ser uruguayos. En la draga china, creo que toda la tripulación se negoció con los sindicatos. Además, la ley que redactamos establece que las tripulaciones deben ser negociadas con los sindicatos. Ustedes saben que yo conozco sobre el tema; sin embargo, no vi ningún lío porque no se respetara la ley. De manera que las tripulaciones que se acordaron son las que entendieron los sindicatos.

La ley de embanderamiento no rigió para el 100% de la población uruguaya en los barcos porque había veces en las que venían pesquerías desconocidas o los armadores que traían los barcos para embanderar en

Uruguay, decían: "Yo quiero el capitán y el jefe de máquinas". Por eso se estableció el 90%; habría que evaluar si eso fue bueno.

La ley que autorizó que no se embanderaran con bandera uruguaya las dragas u otros barcos establece que debe respetarse el 90% de tripulantes uruguayos. Después, cada barco tuvo su particularidad.

SEÑOR ACOSTA (Marcos).- No nos compete venir a discutir sobre la tripulación que hay en los barcos que están dragando. Queremos dejar en claro que no estamos en desacuerdo con que se hagan obras de infraestructura; sabemos que no podemos hacernos cargo de esas obras, por ejemplo en la gasificadora. Eso está clarísimo; no somos más realistas que el rey. Lo que sí decimos es que tenemos que estar presentes como dragado nacional en todo lo que es dragado de mantenimiento. Por eso, cuando empezamos nuestra alocución, dijimos que los desafíos que tenemos de aquí en más, solo de mantenimiento, son de 21 millones de metros cúbicos al año, lo que implica US$ 75:00.000 de pérdida para el país si no se invierte en infraestructura de dragado público.

También bregamos, como buenos funcionarios públicos -porque sabemos que esto sí sirve- para que el dragado esté en manos de la Sección Dragado de la Administración Nacional de Puertos; por algo hay una Sección Dragado. Las vías navegables y la independencia de un país están basadas en el desarrollo de su dragado. Los alemanes tienen una ley similar; el 70% del dragado es público, y dejan solamente el 30% a los privados. Los alemanes no son ningunos tontos, porque la logística y la infraestructura de un país van por sus ríos y por la entrada y salida de sus puertos. Trayendo dragas privadas, estamos vendiendo soberanía.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Para contextualizar lo que ustedes están diciendo, quisiera saber cuánto sale una draga.

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Una draga es de los barcos más complejos que hay por la cantidad de equipo y de tecnología que tiene. Se pueden conseguir desde US$ 30:000.000 a US$ 60:000.000. Eso habla de lo complejo y de la variedad de equipo que podemos tener. Digo complejo porque la Administración Nacional de Puertos tiene un compromiso, que no entendemos, con la Armada Nacional, para que todas sus embarcaciones se reparen en el dique de la Armada. Por lo tanto, la draga nueva debe tener una capacidad de 4.000 o 5.000 metros cúbicos pero debe entrar en el dique de la Armada, que fue construido en 1800. Estoy pidiendo al que la construye que se salga de todo lo que sea serie de construcción. Tengo que hacer una embarcación de 100 metros de largo, tanto de puntal, y eso me lleva a modificar desde los motores propulsores a todo lo demás. Entonces, se encarece muchísimo. Al momento de tener que reparar una draga le tengo que decir al dique nacional que saque el barco que tiene porque así yo reparo, pero ellos no tienen el compromiso que tenemos nosotros de comprar embarcaciones fuera de toda serie.

Estuve hablando con el capitán de puerto, uno de los armadores de la draga Reynaert, y me dijo que le salió 17:000.000 de euros. Es una de las dragas más modernas que he visto; la maneja una sola persona que también hace el trabajo de dragado. Tuvo ese precio porque pidieron cinco. Entonces, serían verdaderamente simpáticos si en vez de cinco compran seis y se va a hablar con las autoridades de la ANP. Pero no, seguimos en el orden de los US$ 50:000.000 o US$ 60:00.000. Cuando decimos, por ejemplo, que el mantenimiento de un sector cualquiera, canales de acceso o lo que sea, sale lo mismo que una draga, es porque sale eso; del 0 al 36 salió US$ 50:00.000. Al mes estábamos dragando nosotros porque tenían medio metro debajo de la quilla. Cuando hablamos de que sale lo mismo que una draga es porque el dragado del muelle C salió US$ 46:000.000 y hace cuatro meses nos tienen rasqueteando una roca a siete metros de profundidad cuando tenían que haberlo dejado a diez. Entonces, cuando decimos de cambiar el dragado no nos referimos solo a equipos sino también a logística con el fin de apuntar, como supuestamente estamos haciendo acá, a mejorar la gestión. Ustedes, como contralores de esa gestión, deben tener los datos que corresponden. El dragado es un núcleo muy cerrado. En estas empresas que están trabajando para la CARP tenemos seis gerentes de dragado. Entonces, es complejo cuando hay tantos criterios, tantos intereses creados y cuando se manejan tantos millones de dólares. Estamos diciendo lo que tenemos que decir a los que creemos que tienen que saberlo.

Lo relativo a las tripulaciones ya lo expresé en un principio. Supuestamente, era para flexibilizar, pero esto llevó a que las tripulaciones se integren después de los dieciocho meses.

SEÑOR CAMACHO (Carlos).- Quizás no seamos nosotros los que debamos hacer un conteo de los números sino simplemente impulsar inversiones para el desarrollo. Los contratos de obra con empresas extranjeras existen, y deben existir los números finales. Las licitaciones o consultoras que se han abierto manejan los precios que se mueven en las embarcaciones.

Cuando me referí a una inversión de compra directa, hablaba del tiempo pero también de que, si de verdad queremos fortalecer al sector de flota y dragado, no se trata solamente de una draga. Tenemos la urgente necesidad de reconvertir nuestra flota y de disponer de más herramientas de trabajo como ganguiles, propulsados y un montón más, para volvernos competitivos, dentro del Puerto de Montevideo o hacia fuera, por todo el trabajo que hay y va a haber. Creo que no somos nosotros quienes tenemos que hablar sino algún dirigente del Suntma que esté relacionado con eso o que quizás haya sido perjudicado. No sé si se cumple con el 90%.

SEÑOR POZZI (Jorge).- Quiero decir algo muy claro para que figure en la versión taquigráfica. Cuando recién entré a la Cámara, en el año 2005, la draga 7 estaba en dique y fui a verla con el lamentablemente fallecido Diputado De Toro. Recuerdo también que la gran preocupación era que la draga 9 hacía muchos años que estaba parada porque había roto un pistón y no se conseguían los repuestos. En esa época, hicimos muchas cosas para lograr finalmente que todo empezara a caminar. Menciono al señor Martínez porque fue con quien más conversé todo esto, y con otros compañeros que no están acá hoy. Había que solucionar cuestiones internas de la ANP que a veces complicaban, desde la compra de un tornillo hasta lo demás. Finalmente, en el correr de estos años se han ido limando estas cosas, y aunque nos costó muchísimo sacamos una ley o el artículo de un Presupuesto para lograr que el dragado no tuviera que hacer licitación. Recuerdo que cada licitación por la compra de un repuesto suponía meses con el barco fuera de operaciones.

Lo que quiero significar con esto es que ellos vienen dando lucha desde hace mucho tiempo por el dragado. Hoy, "por suerte" -entre comillas-, estamos hablando de cosas diferentes de las que hablábamos ocho o diez años atrás. En aquellos tiempos hablábamos sobre si iban a poder navegar; había una embarcación que hacía años que estaba en el muelle. En definitiva, me consta todo el celo que esta gente ha puesto -en el acierto o en el error- para que la cosa caminara.

Por otra parte, me alegro de que estemos discutiendo estas cosas, es decir, cómo ir a más, cómo mejorar lo que se hace, porque quiere decir que hay cosas que hoy se pueden hacer y en aquel momento ni siquiera podían soñar con hacerlas.

Por lo tanto, damos todo nuestro apoyo y colaboración para que parte de las cosas que los compañeros están señalando puedan concretarse o, por lo menos, discutirse.

SEÑOR ACOSTA (Marcos).- El Diputado Pozzi no se acuerda, pero nosotros participamos de todo eso que ocurrió en 2008, cuando se rompió la draga 9. A la vez, él nos dio una mano bárbara cuando éramos contratados, a fin de pasar a la función pública. Eso es así y no nos olvidamos.

Lo que sí decimos es que tenemos que avanzar. Hoy hay un paro de nuestro gremio, desde la hora 11 a la hora 17, porque vemos estancado el avance en materia de dragado en el país. Esa fue una decisión de todo el gremio portuario, y por eso estamos acá.

En cuanto a las compras de la draga nueva cabe señalar que, a veces, los uruguayos somos los reyes de complicar las cosas. Cuando ya se había hecho la licitación -que ganó IHC- para traer la draga que precisábamos para ayer, se aprobó una ley que establece que el 20% de mano de obra en la construcción de esa draga tiene que ser uruguaya. Por lo tanto, esa licitación cayó solo por ese 20%, que debe ser alguna madera que se pueda utilizar en la construcción de la draga; eso es de locos. Parece que siempre se están poniendo trabas en la profundización de los cambios.

Esta empresa -que no venimos a defender-, IHC, que había ganado, volvió a hacer un planteo y habló con los trabajadores. Propuso hacer una draga, capacitar gente en Holanda, hacer otra draga en Uruguay y poner un polo logístico. Para el año 2016, Uruguay iba a contar con dos dragas y con el polo logístico funcionando por US$ 100:000.000, pero parece que esto tampoco sirvió.

Obviamente, no sabemos a qué actores va a convocar la Comisión para comparar nuestros dichos, porque no somos los dueños de la verdad, pero queremos decir que venimos a defender los intereses de nuestro país, porque como bien se decía, somos funcionarios públicos y nuestro trabajo no corre riesgo, pero queremos devolver lo que se nos paga con trabajo y con trabajo bien hecho. No tenemos ningún otro tipo de interés.

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- En definitiva, queremos que se materialice todo lo que se habla. Todo el mundo habla de la importancia del transporte de las mercaderías a nivel mundial y de cómo se abaratan los costos de producción, pero acá siempre hemos estado de espaldas a todo eso.

He tenido la oportunidad de estar en otros países donde se hacen canales artificiales para sacar la producción. Un barco trae lo mismo que mil camiones, por chiquito que sea. O sea que no estamos en contra de los compañeros del transporte por camión, con una buena logística, las actividades se complementarían. No estamos en contra de eso, porque estaríamos bajando los sobrecostos que sabemos que hay. A la vez, no tendríamos que depender de si la Presidenta Kirchner se levanta con buen ánimo o no, para saber si nuestro futuro será bueno o malo. Ese es nuestro interés.

Fíjense en esa cantidad enorme de estrategias que no se están llevando a cabo. Siempre vemos las cosas cuando estamos perdiendo, pero no tenemos ese poder de discernimiento o prevención por temor a hacer cambios drásticos como los que hay que instrumentar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los trabajadores que hayan compartido la información, la preocupación y la denuncia de varias situaciones.

Corresponde decir que el dragado, el mejoramiento y la puesta en funcionamiento de los puertos en nuestro país son algunas de las prioridades que ha definido el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tal como lo ha dicho el Ministro Rossi cuando vino a esta Comisión. Por lo tanto, para todos nosotros, desarrollar los puertos, apuntar a la navegabilidad y a la profundización de los canales es algo estratégico para el país. Así hemos venido creciendo enormemente en el transcurso de estos últimos años. Ahora el país tiene una oportunidad que, sin duda, el mundo le está dando. A nuestro entender, es fundamental utilizar esas herramientas y seguir en esa misma dirección para que el país pueda seguir sacando la producción y teniendo un crecimiento importante.

Vamos a recibir los materiales que nos puedan facilitar respecto de la información que han volcado aquí en el día de hoy. Y, obviamente, en la Comisión vamos a ver cuáles son los caminos a seguir y las delegaciones que vamos a convocar. Seguramente, citaremos a la Administración Nacional de Puertos y a la Comisión Administradora del Río de la Plata, así como a otros actores involucrados, porque entendemos que este es un tema importante y prioritario.

Muchas gracias por su visita.

(Se retiran de Sala los trabajadores del dragado del puerto de Montevideo)

(Diálogos)

——La Unión Ferroviaria y el Sindicato Ferroviario del Uruguay solicitan ser recibidos por esta Comisión.

(Diálogos)

——Entonces, el miércoles que viene recibiremos a Ambev y al sindicato de la bebida e invitaremos a las Comisiones de Legislación del Trabajo y de Industria, Energía y Minería. El miércoles siguiente vamos a recibir a los dos sindicatos ferroviarios.

(Apoyados)

——Se levanta la reunión.